IX kadencja

# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 103)**

z dnia 24 maja 2022 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 103)

24 maja 2022 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

**– informację na temat funkcjonowania ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu;**

**– informację na temat funkcjonowania ustawy z dnia 6 lipca 2016 r. o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Maciej Brzosko** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Anna Białkowska** naczelnik Wydziału Współpracy Międzynarodowej Urzędu Morskiego w Gdyni wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Witam państwa serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam pana ministra Grzegorza Witkowskiego. Witam pozostałych gości.

W porządku dziennym posiedzenia mamy dwa punkty: rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania ustawy z dnia 5 sierpnia 2015 r. o pracy na morzu oraz rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania ustawy z dnia 6 lipca 2016 r. o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych. Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę.

Przechodzimy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę pana ministra Witkowskiego o zreferowanie pierwszego punktu.

**Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:**

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, ustawa z 2015 r. o pracy na morzu reguluje kompleksowo kwestię praw i obowiązków stron stosunku pracy na statkach morskich o polskiej przynależności, wymagania dotyczące dokumentów związanych z pracą na statkach morskich, a także pośrednictwo pracy osób poszukujących pracy na statkach morskich zarówno pod polską, jak i pod obcą banderą. Ustawa implementuje do polskiego porządku prawnego postanowienia Konwencji o pracy na morzu, Maritime Labour Convention, przyjętej w lutym 2006 r. pod auspicjami Międzynarodowej Agencji Zatrudnienia. Stronami konwencji jest obecnie ponad 100 państw, w tym Polska od sierpnia 2013 r. Konwencja MLC stanowi jeden z najważniejszych dokumentów przyjętych przez Międzynarodową Organizację Pracy. Jest powszechnie znana jako karta praw marynarzy, ponieważ w jej postanowieniach w sposób kompleksowy zostały uregulowane międzynarodowe standardy w zakresie zapewnienia odpowiednich warunków zatrudnienia marynarzy.

Szanowni państwo, po naszych poprzednich posiedzeniach Komisji mam dwie dobre wiadomości. Po pierwsze, Polska Żegluga Bałtycka porozumiała się ze związkowcami i zawarła trzyletnie porozumienie z ITF w sprawie podwyżek, ubezpieczeń oraz mini-

malnej liczby osób na statkach, jeżeli chodzi o załogi, co było przedmiotem sporu przez kilka miesięcy.

Druga informacja jest taka, że prowadzimy prace na temat zmiany ustawy o nabywaniu leków na statki. Był to problem tego typu, że armatorzy i kapitanowie statków musieli w sposób odbiegający od przyjętych w państwie prawa norm nabywać leki na statki, a obowiązują nas przepisy, które stanowią, że na każdym statku powinno być ambulatorium, które musi być wyposażone w 100% w medykamenty. Tymczasem oczywiście inna ustawa o obrocie lekami uniemożliwiała wywóz medykamentów za granicę państwa polskiego. Tak więc nie można było tego pogodzić. Byliśmy cały czas w stałym kontakcie z Generalnym Inspektoratem Sanitarnym. Także graniczni inspektorzy sanitarni w Szczecinie, Gdyni, Gdańsku zwracali uwagę na ten problem. Dlatego rozwiązujemy go. To tyle. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Dziękuję bardzo, panie ministrze.

Otwieram dyskusję. Kto z pań posłanek i posłów chciałby zabrać głos w dyskusji w tym punkcie? Nie widzę. Zamykam… Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):**

Dzień dobry. Dziękuję za głos. Otóż chciałbym dopytać pana ministra o jedną rzecz, ponieważ w ustawie o pracy na morzu jest mowa o różnych rodzajach tej pracy. Znowu jestem w stałym kontakcie z Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa. Panowie przed obecnym posiedzeniem Komisji też zgłosili się do mnie i poprosili, żebym zapytał, więc chciałbym się dowiedzieć od pana ministra o dwie kwestie, w tym o kwestię dotyczącą właśnie ich pracy, ponieważ wiemy, że służba ta dalej potrzebuje uwagi, potrzebuje moim zdaniem tego, żeby jeszcze mocniej ją wesprzeć ze strony ministerstwa. Wiemy, że jest istotna przede wszystkim dlatego, że zajmuje się właśnie ratowaniem życia i zdrowia na morzu. Ci pracownicy, którzy zgłaszali się do mnie, mają dwie wątpliwości dotyczące tego, co jest dzisiaj w ustawie. Chciałbym zapytać, czy będą proponowane jakieś zmiany. Już mówię, o co chodzi.

Otóż pierwsza rzecz dotyczy podatku od wyżywienia. Dzisiaj według pracowników każdy dzień, w którym są na morzu i są tam żywieni przez armatora, jest w ich przypadku opodatkowany, natomiast uważają oni, że w większości przypadków to nie powinno być opodatkowywane. Tak jest na innych jednostkach specjalistycznych. I druga kwestia dotycząca rodzaju ich pobytu na jednostkach. Dzisiaj, kiedy pracownicy morscy, pracownicy Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa są na jednostkach, są przez większość dnia w pogotowiu, natomiast jest jeszcze drugi rodzaj wykorzystania ich czasu, kiedy mogliby być na dyżurze. De facto oni wykonują dyżur, cały czas są dostępni, cały czas muszą reagować w każdym możliwym, w każdym potrzebnym momencie.

Czy ze strony ministerstwa jest jakakolwiek wola do tego, żeby zmienić te dwie kwestie, żeby zdjąć podatek z ich wyżywienia? Za każdy dzień, kiedy są żywieni, jest bodajże czterdzieści kilka złotych dziennie ryczałtu. Jednak część tych pieniędzy jest im zabierana, a w przypadku innych podobnych jednostek tak się nie dzieje. Jest też kwestia dotycząca przemianowania ich służby na dyżur, co też, jak wiadomo, wiąże się z pewnymi zmianami finansowymi, ale biorąc pod uwagę odpowiedzialność ich pracy, zasługują na to, żeby to też było traktowane jak dyżur, a nie jak, co ma miejsce dzisiaj, pogotowie.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Dziękuję bardzo.

Kto jeszcze z państwa posłów? Tak, oczywiście. Bardzo proszę, pan poseł Wieczorek. Po wysłuchaniu informacji zadaje pytanie.

**Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Mam pytanie, czy w dobrym momencie będę zadawał pytanie. Chciałem zadać pytanie w sprawie informacji o pracownikach na morzu. Czy to już było?

**Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):**

Właśnie takie zadałem.

**Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Tak? Mówiłeś akurat o służbie, a ja mówię o marynarzach. Dobrze. Króciutko, jeżeli chodzi o kwestie związane z pracownikami zatrudnionymi na morzu, czyli tymi, którzy pracują na statkach. Moje pytanie dotyczy kwestii funkcjonowania inspekcji bandery, chyba tak to się nazywa. Jak w ostatnim roku wyglądała liczba kontroli, które przeprowadzaliście? Na jakich zasadach odbywają się kontrole? Czy to się odbywa na takiej zasadzie, że pracownik zgłasza, że coś jest nie tak i wy to kontrolujecie? Czy to są jakieś kontrole, które są planowane w instytucji?

Druga rzecz. Czy kontrole wykazały, że jest coraz więcej przypadków, że marynarze są zatrudniani na umowę zlecenie, nie na umowę o pracę, tylko na umowę zlecenie? Czy w tym zakresie były podejmowane jakieś działania? I jeszcze kwestia dotycząca innych rzeczy. A więc czy kwestia żywienia, kwestia wypoczynku, kwestia pięciodniowego dnia pracy, wszystkie rzeczy związane z Kodeksem pracy, z umową o pracę są realizowane na statkach? Jaka jest wasza ocena w tym zakresie? Czy w ogóle to podlegało kontroli?

Nie chcę już wracać do tematów, które często z panem ministrem poruszamy na posiedzeniach Komisji, do kwestii polskiej bandery, kwestii emerytur, kwestii ubezpieczeń, kwestii pracodawcy. Rozumiem, że w tym zakresie też nic się nie zmieniło. Oprócz teoretycznie prac koncepcyjnych w tym zakresie żadnych rozwiązań legislacyjnych póki co nie ma. To tyle na ten moment.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze ktoś chciałby się wypowiedzieć? Bardzo proszę, panie ministrze.

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

Odpowiadając na pierwsze pytanie odnośnie do służby SAR, przede wszystkim chciałbym pochylić się w pas wszystkim ratownikom morskim. Niedawno mieliśmy święto Jana Nepomucena, patrona wszystkich ratowników morskich. Wykonują oni bardzo ciężką, niedocenianą przez wielu pracę. Jeżeli chodzi o finanse, podatki, jesteśmy w stałym kontakcie z Ministerstwem Finansów, żeby sprawy te uregulować. Nie ma z tamtej strony, powiem tak, przychylnej uwagi, chociaż muszę podziękować Ministerstwu Finansów, że znajduje bardzo wiele funduszy i pieniędzy na inwestycje, również dla SAR-u. Natomiast tak jak państwo wiecie, zarówno etaty, jak i podwyżki są zamrożone ze względu na COVID, a teraz jeszcze ze względu na wojnę. Tak więc mamy tutaj kłopot z Ministerstwem Finansów, niemniej jednak sprawa ta stanie na najbliższym posiedzeniu Rady Dialogu Społecznego, na forum komisji trójstronnej w lipcu, w posiedzeniu której najprawdopodobniej będę również brał udział. Sprawy te będziemy omawiać ze związkowcami. Natomiast przemianowanie, jak pan mówił…

**Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):**

Dzisiaj pracownicy morscy, którzy są na jednostkach, funkcjonują w systemie pogotowia, które jest dodatkowo płatne w wysokości bodaj 18% najniższej krajowej do każdej godziny, natomiast jeżeli mieliby dyżur i byliby traktowani w tej kwestii jak pracownicy brzegowi, to mieliby możliwość otrzymywania nieco wyższych pieniędzy, dlatego że w praktyce oni są na dyżurze.

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

Dobrze, ale kilka lat temu zabiegali o to, żeby być w gotowości, w pogotowiu, żeby mieć dodatkowe subwencje. Zaraz dokładnie powie o tym pan dyrektor, ale jeżeli taki postulat padnie z ich strony, to rzeczywiście to zmienimy.

Pan poseł Wieczorek pytał o kontrole. Są prowadzone kontrole zarówno wyrywkowe, jak i planowane. Kontrole na statkach morskich u armatorów prowadzą inspekcje pracy, jak też urzędy morskie. Nie stwierdziliśmy problemów, o których pan mówił, z tego względu, że gros marynarzy np. na statkach Polskiej Żeglugi Morskiej nie jest obywatelstwa polskiego. U polskich armatorów promowych rzeczywiście są obywatele polscy, ale tam również nie stwierdzono nieprawidłowości. W sprawie liczby kontroli oraz szczegółów wypowie się pan dyrektor. Bardzo proszę.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**
Dziękuję bardzo.

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**
Można, panie przewodniczący, oddać głos?

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**
Tak, bardzo proszę.

**Zastępca dyrektora Departamentu Gospodarki Morskiej MI Paweł Krężel:**
Szanowni państwo, dzień dobry. Paweł Krężel, Departament Gospodarki Morskiej Ministerstwa Infrastruktury.

Jeżeli chodzi o szczegółowe informacje dotyczące inspekcji morskich na statkach, co roku są one przez nas publikowane na stronie ministerstwa na podstawie Konwencji o pracy na morzu. Odsyłam, gdyż sprawozdania publikujemy za każdy rok. Generalnie inspekcje odbywają się na wniosek armatora. Armator statku o pojemności powyżej 500 GT, czyli większych statków handlowych, musi posiadać morski certyfikat pracy. Certyfikat jest wydawany w wyniku inspekcji, musi być też przedłużany. Jeżeli chodzi o statki mniejsze niż 500 GT, certyfikat wydawany jest na wniosek. Inspekcja też jest prowadzona na wniosek. Niezależnie od tego mniejsze statki handlowe również podlegają inspekcji co 3 lata. Ponadto marynarze, którzy uważają, że ich prawa zostały naruszone, mogą złożyć skargę do armatora i do kapitana, a jeżeli skarga nie zostanie należycie rozpatrzona – do inspekcji państwa bandery. W tej chwili 14 statków posiada certyfikat MLC. Jest to mała liczba. Tak jak pan poseł tutaj powiedział, niestety ze względu na wysokie koszty pracy pod polską banderą mamy mało statków. Niestety statki są rejestrowane w rajach podatkowych.

Jeszcze wracając do kwestii służby SAR oraz 18%, rzeczywiście kwestia ta była podnoszona przez SAR. W nowelizacji, o której pan minister powiedział, dotyczącej leków – projekt ten został wpisany do wykazu prac Rady Ministrów – chcemy również podwyższyć stawkę z 18% do 60%. Jest to uzgodnione ze stroną pracowniczą Morskiej Służbą Poszukiwania i Ratownictwa. Oczywiście jest pytanie, czy minister finansów zgodzi się na takie zwiększenie, dlatego że będzie to miało skutki finansowe, natomiast projekt w brzmieniu uwzględniającym właśnie zwiększenie z 18% do 60% został wpisany do wykazu prac Rady Ministrów. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**
Dziękuję bardzo.

Jeszcze pan poseł Wieczorek.

**Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**
Mam jeszcze jedno pytanie à propos konwencji dotyczącej pracy na morzu. Implementujemy jej zapisy do naszej ustawy. W konwencji było zobowiązanie do objęcia marynarzy chociażby kwestiami związanymi z ubezpieczeniem społecznym. Do dzisiaj temat ten nie jest rozwiązany. Jest pytanie, jak planujecie to rozwiązać, dlatego że konwencja nakłada – jest tam taki zapis – na państwo stronę konwencji obowiązek zastosowania w stosunku do marynarzy przynajmniej trzech spośród dziewięciu wymienionych świadczeń. Są tam wszystkie świadczenia, zasiłki rodzinne, macierzyńskie, świadczenia inwalidzkie. Konwencja nakłada obowiązek objęcia świadczeniami z ubezpieczenia społecznego wszystkich marynarzy mających miejsce stałego zamieszkania na terytorium państwa strony konwencji, w tym przypadku w Polsce. Do tej pory Polska nie wypełniła tychże zapisów. Jest pytanie, czy tutaj jest jakiś plan, żeby przy okazji dyskusji nad ustawą o pracy na morzu ustawowo wprowadzić te zapisy.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**
Dziękuję.

Czy pan minister jeszcze chciałby się odnieść? Może ktoś od pana?

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**
Panie pośle, to wszystko zależy oczywiście od ministra finansów oraz planu finansowego na najbliższe lata. Stworzyliśmy mechanizm funkcjonowania marynarzy, zabezpieczyli-

śmy ich pod względem prawnym, socjalnym, natomiast wypełnienie treścią owych zapisów już nie zależy od nas. Z tego, co wiem z rozmów z armatorami, nie tylko polskimi, marynarze nie skarżą się na obecne warunki pracy, godzą się na to, jak wygląda ich praca. W mojej ocenie armatorzy promowi, którzy w większości zatrudniają polskich marynarzy, również nie zgłaszają takich problemów.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Panie pośle, proszę nie tworzyć problemów. Dobrze?

**Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Tylko jedno zdanie. Wobec tego mam prośbę, panie ministrze, dlatego że oczywiście pewnie są różne opinie. Mogę mieć inne opinie innych marynarzy, którzy akurat się skarżą, ale nie w tym problem. Myślę, że problem polega na czym innym. Czy nie możecie państwo wypełnić kuponu i realizując zapisy konwencji przygotować takie rozwiązania ustawowe, które konwencja nakłada na Polskę jako stronę, która podpisała konwencję? Dopiero jak będą takie propozycje ze strony ministerstwa, wtedy będziemy się martwili, co będzie robił minister finansów. Wtedy będziemy mogli zgłosić się do ministra finansów. Dzisiaj jak się zgłaszamy do ministra finansów, to mówi: „ale o czym mamy dyskutować, przecież my nie wiemy, o co chodzi, coś tam sobie minister infrastruktury mówi, ale nie ma żadnej propozycji". A więc chodzi nam o to, żebyście po prostu wypełnili kupon. Rozumiem, że wtedy można zwalać na ministra finansów, ale dopiero wtedy, kiedy minister finansów przyjdzie tu na posiedzenie naszej Komisji i powie, że z jakichś powodów nie można tego zrobić albo że to nie pasuje. Chodzi mi jednak o aktywność ze strony ministerstwa. Tutaj bym prosił, żeby z armatorami, ze stroną społeczną wypracować rozwiązania, a my wtedy… Przecież znacie państwo przebojowość pana przewodniczącego Sawickiego. Ministra finansów tutaj na posiedzenie Komisji po prostu…

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Wezwie natychmiast.

**Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

…wezwie natychmiast. Wtedy będziemy rozmawiać z ministrem finansów.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, ma pan problem rozwiązany.

Jeszcze pan poseł Borowczak. Proszę bardzo.

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

Może to akurat nie ten temat, który dzisiaj mamy, ale skoro już jest pan minister, to chciałbym zapytać, ponieważ mówimy o pracy dla morzu. Ile Polska Żegluga Morska sprzedała statków w latach 2001–2022, w latach 2021–2022? Z tego, co wiem, to chyba…

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

Przez 20 lat?

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

Nie.

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

Od roku 2001?

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

W latach 2021–2022. W ciągu 2 lat. Czy mógłby pan powiedzieć? 400 osób odeszło wtedy z Polskiej Żeglugi Morskiej.

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

A ile zamówiła jeziorowców?

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

Nie wiem. Jak pan mi udzieli takiej informacji, będę wdzięczny.

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

Oczywiście to nie jest omawiany temat, ale odpowiem. Sprzedała kilka statków i zamówiła kilka takich samych statków, tę samą liczbę statków, ale o większym tonażu, jeziorowców na jeziora…

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

Amerykańskie?

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

…północnoamerykańskie.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję w tym punkcie.

Przechodzimy do punktu drugiego. Jest to rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania ustawy z dnia 6 lipca 2016 r. o aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych. I znów, ponownie pan minister Witkowski. Bardzo proszę, panie ministrze o informację.

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

Szanowni państwo, ustawę z dnia 6 lipca 2016 r. aktywizacji przemysłu okrętowego i przemysłów komplementarnych należy rozpatrywać jako element działań rządowych na rzecz przemysłu stoczniowego, a jednocześnie ważną część projektu „Nowoczesne produkty przemysłu okrętowego" realizowanego w ramach części „reindustrializacja" Strategii na rzecz Zrównoważonego Rozwoju. Ustawa ta wprowadziła instrumenty wsparcia przemysłu okrętowego, w tym najbardziej pożądane przez przedsiębiorców zmiany dotyczące podatku VAT. Oczekiwanym skutkiem wprowadzenia ustawy w życie, przedmiotem ustawy były: rozwój przemysłu w Polsce, w szczególności rozwój naukowych ośrodków, wzrost zatrudnienia w branży stoczniowej, zatrzymanie na rynku polskim wykwalifikowanych pracowników przemysłu okrętowego i powiązanej produkcji komplementarnej oraz zagwarantowanie konkurencyjnych zasad funkcjonowania polskiego przemysłu okrętowego i produkcji komplementarnej w warunkach ostrej i nierównej konkurencji na rynkach międzynarodowych.

Zanim przejdę do mojej kolejnej wypowiedzi, należy się państwu pewien rys historyczny, dlaczego ustawę tę w 2016 r. wprowadzaliśmy. Nie wiem, czemu pan poseł Wieczorek się śmieje. SLD w Szczecinie również miał swój wkład w zniszczenie Stoczni Szczecińskiej. Zaraz porozmawiamy o konkretach. Otóż Polska posiadała kilka dużych stoczni w Gdańsku, w Gdyni, w Szczecinie, w Świnoujściu, co oczywiście nie było w smak wielu naszym sąsiadom, a przynajmniej jednemu. Szanowni państwo, 6 listopada 2008 r. – zaraz przejdę, panie przewodniczący do roku 2022, ale cofnijmy się do 2008 r. – Komisja Europejska uznała, że pomoc publiczna, którą otrzymały stocznie w Gdyni i w Szczecinie, była nielegalna i musi zostać zwrócona. Za taką pomoc uznano poręczenia kredytowe, które według wypowiedzi przedstawicieli stoczni były spłacane regularnie. Stocznia na bieżąco produkowała statki. Komisja Europejska dała polskiemu rządowi czas do czerwca. Co zrobiła wtedy Platforma Obywatelska? Bardzo szybko, panowie i panie, wam to poszło. W ciągu pół roku przygotowaliście ustawę, której sprawozdawcą był niejaki pan Nitras, który przygotował ustawę o sprzedaży majątku Stoczni Szczecińskiej Nowa, powołaniu odpowiedzialności za likwidację stoczni oraz o sposobie rozdysponowania środków uzyskanych ze sprzedaży. Sprzedaż majątku miała być zakończona do 31 maja 2009 r. Od grudnia 2008 r. do maja 2009 r. udało wam się zlikwidować dwie stocznie, a stoczniowców wysłać na bruk albo zaproponować im strzyżenie psów. Faktycznym skutkiem była likwidacja Stoczni Szczecińskiej Nowa, zwolnienie pracowników, utrata przez zachodniopomorskie stocznie, przemysł, gospodarkę znacznej części potencjału.

Od 2002 r. Stocznia Gdynia – to pan doskonale będzie wiedział – skorzystała z różnych środków pomocowych, w szczególności dokapitalizowań, pożyczek i umorzeń zobowiązań lub podatku o wartości 760 mln euro oraz gwarancji produkcyjnych o wartości 916 mln euro. Stocznia Szczecińska otrzymała pomoc w wysokości 1 mld euro. Pani komisarz Nelli Kroes powiedziała, że nie jest w stanie podać dokładnej kwoty pomocy

udzielonej od czasu wejścia Polski do Unii Europejskiej w maju 2004 r., którą uznała za nielegalną i którą stocznie muszą zwrócić.

Szanowni państwo, jeżeli my tak byśmy postąpili np. z Turowem, jak wy postąpiliście ze stoczniami, to Turowa już by nie było. Bełchatowa by nie było, elektrowni by nie było, kopalni by nie było. Wystarczyło się postawić, napisać, zadzwonić, pojechać. A my się postawiliśmy. I co? I Turów działa, Bełchatów działa, a stocznie nie działają. W imieniu stoczniowców bardzo państwu dziękuję.

Dlatego w 2015 r., jak doszliśmy do władzy, przyszli do nas przedsiębiorcy stoczniowcy, nie państwowi, których wy określacie mianem PiS-owskich nominatów, co oczywiście uwłacza ich godności, ich kwalifikacjom, dlatego że innych wysłaliście, żeby strzegli psy. Przyszli do nas przedstawiciele prywatnych stoczni z Trójmiasta i powiedzieli: „wymyślcie jakiś mechanizm, który pozwoli nam przeżyć, który pozwoli nam pomóc, tylko nie popełnijcie tego samego błędu, co dziesięć lat wcześniej". Jak oni przewidzieli to, co zrobiliście w sprawie sądów, czyli jak pojechaliście na skargę do Brukseli. Powiedzieli: „jak dacie nam pieniądze, to Platforma i opozycja pojadą do Brukseli i naskarżą na was, i znowu będziecie musieli zwracać pieniądze, i znowu będziecie musieli zamykać stocznie". Nie mieli racji? Mieli rację. I wymyśliliśmy ustawę podatkową, dlatego że tego chcieli. Stocznia Vistal, Stocznia Remontowa Nauta, Stocznia „Remontowa" z Gdańska powiedziały: „dajcie nam 0% VAT-u". Zobaczcie teraz w kontekście wojny na Ukrainie, jak zerowy VAT może im pomóc, jak może im dać narzędzie do budowania nowych jednostek.

Jeżeli chodzi o nazwę ustawy, to jest to ustawa o aktywizacji przemysłu okrętowego. Szanowni państwo, cztery promy budowane w Gdańsku, montaż finansowy zrobiony wprawdzie nie na podstawie tej ustawy, ponieważ wtedy inne były warunki. Zaczynaliśmy 2 lata temu. Był wprawdzie COVID, ale nie było jeszcze wojny. Cztery promy budowane w Gdańsku dla polskich armatorów, osiem lodołamaczy, dwa wielozadaniowe statki dla urzędów morskich. Na tym polega aktywizacja przemysłu okrętowego przez rząd Prawa i Sprawiedliwości. Stworzyliśmy stabilny i wiarygodny montaż finansowy.

Ostatnia rzecz, którą chciałbym państwu powiedzieć. Prezes Polskiej Żeglugi Bałtyckiej będzie na mnie wściekły, ale myślę, że mam prawo to powiedzieć. Mam czy nie mam?

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Niech pan próbuje.

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

Spróbuję.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Śmiało.

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

W ciągu najbliższych tygodni Polska Żegluga Bałtycka pozyska wprawdzie nie z polskich stoczni, ale pozyska nowy prom, żeby wypełnić warunki umowy z Unią Europejską, z CINEA dla swoich potrzeb. Wielokrotnie rozmawialiśmy tutaj o porcie w Ystad i o Gaz-Systemie. W mediach społecznościowych, w mediach ogólnopolskich, w mediach polskojęzycznych chwalicie się, że TT Line wprowadził na Bałtyk nowy zielony prom, który pływa po Bałtyku. My również wprowadzamy nowy zielony prom, który będzie pływał dla polskiego armatora, dla polskiego Skarbu Państwa, dla naszych klientów, dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. To tyle, panie przewodniczący, co mam do powiedzenia w temacie informacji dla sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na temat aktywizacji przemysłu okrętowego w Polsce przez rząd Prawa i Sprawiedliwości. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Dziękuję, panie ministrze, za to, że prom jest zielony.

Otwieram dyskusję. Bardzo proszę. Pan poseł Wieczorek ma pierwszeństwo.

**Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Nie, nie…

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Nie, nie, panie pośle. Panie pośle, bardzo proszę.

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

Dobrze. Nie będziemy się spierać. Słucham pana ministra z zainteresowaniem. Wyjazdy nie są potrzebne. Panie ministrze, tyle razy rozmawiamy. Powiem panu tak. Może pan sobie sprawdzić zatrudnienie za naszych rządów i za waszych rządów. Powiem panu tylko na moim przykładzie. Kiedy przyszedłem do Sejmu, odbudowaliśmy wydział K3 w Stoczni Gdańskiej, zatrudniliśmy 1400 ludzi, zbudowaliśmy 48 jednostek. Jeszcze za początków waszych rządów fajnie to szło, dogadywaliśmy się o gwarancje z panem ministrem Gróbarczykiem. Pan minister Gróbarczyk na początku naprawdę wykazywał się daleko idącą pomocą. Zrobiliśmy 48 jednostek. PiS zamknęło nowy wydział. Niech pan zobaczy, panie ministrze, liczbę zatrudnionych w Stoczni Remontowej Nauta i to, co oni robią. Nawet stocznię, którą zawsze chwaliłem, prywatną stocznię „Remontowa", do której Skarb Państwa nie dołożył nigdy złotówki. Nigdy. Do naszej gdańskiej, w której pracowałem 30 lat, zawsze dokładał, dlatego że było tam 160 hektarów, a do produkcji statków wystarczyłoby 20 hektarów. Oczywiście nieuregulowany stosunek, jeżeli idzie o własność. Nie szło tego zrobić w takim tempie, jak byśmy chcieli.

Po drugie, panie ministrze, dlaczego Stocznia Gdańska? Pewnie pan wie. Bezprawna decyzja walnego zgromadzenia. Podjęło ono decyzję o likwidacji, postawieniu stoczni w stan upadłości. Walne nie ma takiego prawa, tylko zarząd. Po 2 latach wygraliśmy sprawę w sądzie, ale stocznia była już sprzedana. Jak pan wszystko zwala, że Platforma coś tam zadusiła, to powiem panu, panie ministrze, że byłem w Szczecinie. Właścicielem był Piotrowski. Stocznia huczała, były tam nowoczesne stanowiska pracy. Podziwiałem ich, jak oni potrafili to sobie tam zorganizować, ale panie ministrze…

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

Co się stało?

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

…panie ministrze… Już mówiłem to na posiedzeniu Komisji. Jeżeli uważacie, że my czy SLD zrujnowaliśmy stocznię szczecińską, to się pytam, po co opieraliście program „Batory" i promy na tamtej stoczni, której według was nie było. Tyle w tym temacie. Stoi tam blacha, nie wiem, czy już sprzedana, czy nie. Wie pan, bez złośliwości. Za nas było więcej miejsc pracy, nawet „Remontowa" nie ma tyle, co miała za naszych czasów. Crist. Wie pan, nie ma tego, co było. Zapraszam pana do stoczni. Pojedźmy do Cristu, pojedźmy do „Remontowej". „Remontowa" bardzo liczy na promy i bardzo się do tego przygotowuje. Jestem z nimi w ścisłym kontakcie. Mówiłem to i panu, i Markowi Gróbarczykowi, żebyście dali promy do Gdańska. Mamy piękne pochylnie. Jak pan wie, 3 lata temu wydaliśmy 200 mln zł na urządzenie do wodowania na terenie Stoczni Gdańskiej i stoi ono nieruszone. To są utopione pieniądze, 200 mln zł. Mówiliśmy: „Po co budujecie urządzenie do wodowania, jak tutaj są cztery piękne pochylnie". Wiem, że na pochylni statek buduje się trochę drożej, że dobrze jest budować w doku albo w takim urządzeniu, ale to są wyrzucone pieniądze. Może pan mi odpowie, że zaraz będziemy coś tam budować.

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

Ale w GSR prom będzie budowany w doku, a nie na pochylni.

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

W stoczni „Remontowa", dlatego że ona nie ma pochylni, ona ma tylko doki. Do remontu trudno statek wciągać na pochylnię. Mały można. Oczywiście bardzo dobrze, dlatego że to jest tańsza budowa, nie mówię, że nie, jeżeli ma się dok, dlatego że pochylnia jest bardzo droga. Ale skoro w Stoczni Gdańskiej mamy urządzenie za 200 mln zł i ono do niczego nie służy… Kocham przemysł stoczniowy, dlatego że od najmłodszych lat tam pracowałem. Robiłem wszystko, żeby zablokować…

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

Panie pośle, doskonale pan wie, że Trójmiastu bardzo zależało na tym, żeby promy w Szczecinie nie powstały.

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

Trójmiastu?

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

Tak.

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

Sami zabiegaliśmy o to, żebyśmy je robili w Gdańsku.

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

No właśnie, a nie w Szczecinie.

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

Dlatego mówiliśmy, że w Szczecinie nie da się ich zrobić, ponieważ tam nie ma stoczni.

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

A, nie ma stoczni.

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

A wy mówiliście, że się da. Dlatego pytałem, po co tam to wstawiacie, jak tam nie ma stoczni. Sami sobie zaprzeczacie. Po co sami sobie zaprzeczacie? Przecież wiadomo, że tam powstały Biedronki, nie Biedronki, linie technologiczne zostały zakłócone, nie było tam nawet… Opinia świętej pamięci Piotra Soyki jego była jednoznaczna, że tam się tego po prostu nie da zrobić. Jak pan wie, w Gdańsku jest dużo stoczni prywatnych, jest ich siedem, osiem. Radzą sobie. Ani pan minister, ani my, podatnicy do nich nie dokładamy, a jak pan popatrzy, ile dołożyliśmy do Nauty, ile do Stoczni Marynarki Wojennej, ile dokładamy… O Stoczni Gdańskiej trudno powiedzieć, że to jest stocznia, dlatego że ma siedmioosobowy zarząd i tylko wydzierżawienia teren, nic nie robi, tylko żyje z wydzierżawiania terenów.

Być może pan ma rację, tylko proszę bez złośliwości, dlatego że pan mnie obraża, obraża pan moich kolegów, którzy wyrywaliśmy serce, żeby przemysł okrętowy w Gdańsku działał. Już panu mówiłem, jak wyglądały pierwsze rządy Prawa i Sprawiedliwości. W Stoczni Gdańskiej prezesem został pan Jaworski, który prowadził wypożyczalnię kaset, a w Stoczni Gdynia, która zatrudniała 4,5 tys. osób, Kazimierz Smoliński. Mówiłem mu to publicznie na posiedzeniu naszej Komisji. Jakie on miał kompetencje jako radca spółdzielni mieszkaniowej z Tczewa, żeby zostać armatorem, kiedy przychodzi armator i mówi: „100 mln dolarów ja tu nie zainwestuję, ten człowiek nie wie, o czym mówi”. Panie ministrze, tak to wyglądało. Nie dlatego to mówię, żeby się wyzłośliwiać, niech pan mi wierzy. Dużo zdrowia poświęciłem, żeby przemysł okrętowy w Gdańsku trwał. Na szczęście trwa. Szkoda mi wydziału, gdzie zbudowaliśmy 48 jednostek, ale mam nadzieję, że jeszcze wrócimy do produkcji statków w Gdańsku. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Wieczorek.

**Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Panie przewodniczący, panie ministrze, spodziewałem się oczywiście, że tak będzie ta wypowiedź wyglądała. Przypomnę tylko, że tytuł informacji jest trochę inny. To nie miała być informacja o historii przemysłu stoczniowego, tylko o efektach ustawy z 2016 r., która miała przemysł odbudować i ożywić, ale niestety mam wrażenie, że nic z tego póki co nie wyszło.

Natomiast myślę, że historia troszkę inaczej wygląda. Mogę powiedzieć o Szczecinie. Stocznia Szczecińska SA była prywatną spółką. W związku z tym jeżeli już mówimy o zasługach, kto chce likwidować, a kto chce ratować, to chcę powiedzieć tylko tyle, że wtedy stocznia została przejęta przez Skarb Państwa ze względu na ogromne zadłużenie i zobowiązania, których Skarb Państwa nie mógł pokryć, jeżeli nie był właścicielem tegoż majątku. W związku z tym wtedy rzeczywiście Skarb Państwa ratował przemysł stoczniowy, ratował tę stocznię. Tak jak słusznie pan minister powiedział, do 2008 r. stocznia produkowała, funkcjonowała. Co się później stało, już pomijam, dlatego że rze-

czywiście pewnie można było inaczej to zrobić. Akurat stanowisko nasze i moje osobiste w tym zakresie było takie, że rzeczywiście nie ma co, tylko trzeba po prostu ratować. Zresztą nasi sąsiedzi z Niemiec to robili, jak się później okazało. I tak rzeczywiście było. A więc to troszkę inaczej wyglądało. Wtedy upadała prywatna spółka akcyjna z głównymi właścicielami. Rząd premiera Leszka Millera wtedy ratował stocznie. Na potwierdzenie tego – gdzieś to nawet mam – świętej pamięci Marian Jurczyk jako stoczniowiec i ówczesny prezydent Szczecina wysłał list w podziękowaniu za działania rządu. W związku z tym, jeżeli to już Marian Jurczyk pisał, to świadczy to o tym, że rzeczywiście działania rządu były pozytywne.

Natomiast nie mówiąc już o historii, dlatego że pewnie można było zrobić to inaczej i wtedy pewnie w ogóle inaczej potoczyłyby się losy, to jednak mam pytanie dotyczące ustawy. Już nie chcę oczywiście wyżywać się na panu ministrze i na rządzie za stępkę i za wszystkie działania, za wszystkie straty, za miliardy, które dopłacamy do przemysłu stoczniowego.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Panie pośle, proszę się nie wyżywać.

**Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Nie, nie chcę, dlatego że już wielokrotnie tutaj o tym mówiliśmy, a nie lubię się powtarzać.

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

Ale śmiało, jakie miliardy utopiliśmy w stępkę?

**Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Nie, nie, mówię, że w przemysł stoczniowy. Ile dokładnie? Mam dokumenty, które przedstawiacie na posiedzeniach Komisji.

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

Miliardy?

**Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Na przestrzeni ostatnich 7 lat chyba 2 czy 3 mld zł. Tak wychodzi z wyliczeń. Mówię o dopłatach do przemysłu stoczniowego, do firm funkcjonujących w przemyśle stoczniowym. To w ogóle jest poza dyskusją. To są wasze dokumenty, które przedstawiacie. Dokapitalizowujecie, nie budujecie, w związku z czym jest z tym problem. Natomiast ta ustawa rzeczywiście miała doprowadzić do tego, że statki będą budowane. W związku z tym mam prośbę. Pan minister mi nie odpowie, chociaż chciałbym w krótkiej pisemnej odpowiedzi dla wszystkich członków Komisji, żeby pan minister mi odpowiedział… Rozumiem, że ani pan minister, ani rząd nie są w stanie mi podać, jakie są korzyści z tytułu obniżenia do 0% stawki podatku dla budżetu. Obniżenie do zera powinno zwiększyć, mówiąc krótko, nakłady na budowę, liczbę statków, w związku z czym jest to wartość dodana, wzrost PKB itd. Pewnie nie jesteście w stanie tego wyliczyć, więc proszę podać jednostkowo, wtedy sam sobie wyliczę, gdyż mam wrażenie, że to będzie proste wyliczenie.

Wobec tego proszę o informację, ile pełnomorskich liniowców pasażerskich wybudowano od momentu wejścia w życie ustawy. Ile pełnomorskich statków wycieczkowych oraz podobnych jednostek pływających oraz pełnomorskich promów wszelkiego rodzaju wyprodukowano od momentu wejścia w życie ustawy? Ile pełnomorskich tankowców wyprodukowano od momentu wejścia w życie ustawy? Ile pełnomorskich chłodnicowców wyprodukowano? Ile pozostałych jednostek pływających do przewozu towarów oraz pozostałych jednostek pływających pełnomorskich jednostek do przewozu osób z wyłączeniem barek morskich wyprodukowano? Ile pełnomorskich statków rybackich i pełnomorskich statków przetwórni oraz pełnomorskich jednostek pływających do przetwarzania lub konserwowania produktów rybołówstwa wyprodukowano? Ile pchaczy pełnomorskich i holowników pełnomorskich – tutaj czuję, że będzie sukces – wyprodukowano? Ile pełnomorskich lodołamaczy wyprodukowano? I też będzie sukces. Da nam to jedną rzecz. Jak będziemy w sztukach wiedzieli, ile statków wyprodukowano od momentu wejścia w życie ustawy, to będziemy wiedzieli, że ustawa po prostu nic nie dała, w związku

z czym dzisiaj zamiast opisu, co w ustawie jest zapisane, raczej oczekiwałbym, że po prostu uczciwie uderzycie się w piersi, że niestety, to wszystko tak pięknie nie wygląda, dlatego że wcale przedsiębiorcy, prywatne bądź państwowe stocznie nie rzuciły się na zapisy ustawy i nie zaczęły nagle budować statków. Trzeba się zastanowić dlaczego, z jakiego powodu, ale tę odpowiedź, która jest w miarę prosta, proszę, żeby członkowie Komisji też dostali. Ile jednostkowo statków wyprodukowaliśmy od momentu wejścia ustawy w życie? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Dziękuję bardzo.

Pan przewodniczący Kacper Płażyński.

**Poseł Kacper Płażyński (PiS):**

Odnosząc się dosłownie w kilku słowach do dyskusji, warto przypomnieć, że jednak w ostatnim czasie, w ostatnich latach czy to już zlecono, czy to są w końcowej fazie projektowania ogromne jednostki, takie jak fregaty czy też niszczyciele min, czy też promy, które będą, jak zauważył pan poseł Borowczak, realizowane również w gdańskich stoczniach. Są to jednostki o bardzo dużej wyporności. Wojskowych fregat w ogóle nigdy nie budowaliśmy, a tu mieliśmy dyskusję ostatnim razem. Chciałbym zapytać o coś bardzo konkretnego, czego, co prawda nie ma w ustawie, którą analizujemy, której skutki analizujemy, ale kwestia ta jest zbliżona, gdyż tak naprawdę ma ten sam charakter. Jeżeli chodzi o umożliwienie realizacji budów w polskich stoczniach, rzeczywiście kwestia stali jest coraz bardziej naglącym, palącym tematem. Odzywają się do mnie przedsiębiorcy posiadający stocznie, i to ci nasi, i narodowi, i prywatni. Kłopot rzeczywiście nabrzmiewa. Nawet nie chodzi o samą cenę stali, tylko o to, że nie ma skąd stali brać. Szuka się stali naprawdę wszędzie, na chybił trafił. W dużej części stal trafiała do nas przez pośredników, ale trafiała z Ukrainy, między innymi właśnie z Mariupola.

Przyznam szczerze, że uczyniłem interpelację do Ministerstwa Obrony Narodowej i do pana premiera Sasina, jakie środki zaradcze są planowane, czy jest jakiś pomysł np. na powstanie wspólnej grupy zakupowej czy to państwowych firm, czy dużych podmiotów prywatnych. Rozumiem, że jakbyśmy to robili wspólnie, to łatwiej byłoby wbić się gdzieś w kolejkę wyżej albo zamiast korzystać z pośrednika, brać tylko już od pośrednika. Nie mówię o braniu z hurtowni, dlatego że potrzeba naprawdę potężnych ilości stali, żeby po prostu brać z hurtowni. Biorąc pod uwagę dzisiejszy temat, też tutaj, panie ministrze, wskazuję, że w zasadzie…

Przepraszam, powinienem był uwzględnić Ministerstwo Infrastruktury w swojej interpelacji, ale w związku z tym, że tego nie zrobiłem, a przecież wiele stoczni jest właśnie pod Ministerstwem Infrastruktury, a nie pod Ministerstwem Aktywów Państwowych bądź gdzie indziej, to czynię to tutaj teraz. Na pewno państwo zdajecie sobie sprawę z tego problemu. A nuż pomysł wspólnej listy zakupowej, wspólnej grupy zakupowej bez tworzenia sformalizowanej instytucji, tylko na poziomie, na zasadzie pewnego porozumienia zakupowego, brzmi sensownie. Czy pan minister mógłby się do tego w dwóch słowach odnieść albo przynajmniej gdzieś zastanowić się nad tym w ministerstwie, czy ma to sens?

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, panie ministrze.

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

Dziękuję bardzo. Najprościej będzie odnieść się do wypowiedzi pana posła Kacpra Płażyńskiego. Bardzo dziękuję za te słowa. Pod nadzorem Ministerstwa Infrastruktury znajdują się dwie stocznie, jedna produkcyjna Stocznia Szczecińska i Morska Stocznia Remontowa Gryfia w Szczecinie. Reszta jest pod Ministerstwem Aktywów Państwowych albo pod Ministerstwem Obrony Narodowej, ale to nie o to chodzi. Nie chodzi o przerzucanie się, kto jest czyim właścicielem. Są to stocznie Skarbu Państwa i wszystkie realizują zadania dzięki zmianie pewnego paradygmatu, że dzięki temu, że nie dajemy do remontu bądź do produkcji za zagranicę albo do stoczni krzaków, jak było w Szczeci-

nie. Nie dajemy remontów jednostek Marynarki Wojennej czy innych jednostek, wobec czego wszystkie stocznie są obładowane. Budujemy bardzo duży, największy, już nie będzie największy, ale drugi co do wielkości największy dok w Europie dla Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia. Jest tutaj pochylnia „Wulkan".

Szanowni państwo, oczywiście nie chcę się wyzłośliwiać. Bardzo wszystkim państwu dziękuję za słowa i wsparcia, i zrozumienia, natomiast ciężko mi uwierzyć w wasze dobre intencje, wasze dobre zamiary, skoro w 2007 r. Stocznia Szczecińska Nowa była największą stocznią Pomorza Zachodniego i drugą co do wielkości produkcji stocznią w Polsce. Biorąc pod uwagę pozycję Stoczni Szczecińskiej wśród wszystkich stoczni na świecie z początkiem 2007 r., zajmowała 41. lokatę, a w Europie – 5. Było to 5. miejsce w Europie. To chyba w Berlinie mogli się wkurzyć, nie?

**Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):**

Kto wtedy rządził?

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

Już Platforma, na jesieni już Platforma i PSL. W Berlinie nie wiem. To już proszę tam…

**Poseł Artur Łącki (KO):**

Ale co to ma do tego?

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

Otóż ma to, panie pośle, do tego, że bardzo wiele podmiotów zagranicznych zazdrościło. Kto ma stocznie, ten ma remonty, ten ma produkcję, ten ma handel. Kto ma armatora, ten ma możliwości eksportowe. Niech pan teraz zobaczy na Odessę i na Ukrainę. Jak nie ma portu, nie ma żywności, nie ma armatora, nie ma handlu, nie ma statków, nie ma żadnej możliwości. Ile osób na świecie, ile państw nam zazdrości tego, że mamy porty, mamy armatora, który ma 66 statków, panamaksów, ma możliwość przywiezienia każdemu z państwa kilku kilogramów zboża z całego świata, skądkolwiek państwo chcecie. Jest to Polska Żegluga Morska. A wy zniszczyliście stocznie w Szczecinie i w Gdyni. Taka jest, niestety, smutna prawda. Oczywiście nie chcę się wyzłośliwiać. Szanuję pana posła Borowczaka, legendę Solidarności, stoczniowca, niemniej jednak nie upilnował pan kolegów z rządu, którzy postanowili – nie wiem, na czyje polecenie, nie wiem, pod jakim diabelskim podejściem – to wszystko zniszczyć. Domyślam się. Ktoś jednak dostał potem fuchę w Brukseli za duże pieniądze za to, że zlikwidował polskie stocznie. Kończę, panie pośle, panie ministrze, panie przewodniczący, tą informacją.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Dziękuję, panie ministrze. Powiem szczerze, że liczba wzajemnych wycieczek była kompletnie, zupełnie niepotrzebna, dlatego że temat był inny.

Jeszcze pan poseł Borowczak w ramach polemiki.

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

Panie ministrze, pilnowałem, jak mogłem, ale przyszedł rok 2007. Prezesem Stoczni Gdańskiej jest niejaki wasz poseł Andrzej Jaworski. I co robi? Po przegranych wyborach sprzedaje stocznię ukraińskiemu oligarsze Tarucie. Co robi oligarcha? Wyburza – proszę przyjechać, zapraszam – 90% hal. Rurownie, wszystko jest wyburzone do ziemi. Została jedna hala. I co się robi? Pan Taruta z powrotem sprzedaje stocznię polskiemu rządowi za grube pieniądze.

**Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:**

Była jeszcze Huta Częstochowa.

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

Wiem. Zamawialiśmy dużo blachy w Hucie Częstochowa, ale jeżeli chodzi o stocznie, to nie miał zamiaru nic zrobić w stoczni. Wie pan, że od początku starał się w mieście o przekształcenie terenów, żeby wśród pięknych kanałów postawić osiedle? Po co rozebrał 90% pięknie wyposażonych hal? Może pan sprawdzić. W Gdańsku leży wniosek o przekształcenie stoczni w deweloperkę. I tak się zaczęło. A to, że Stocznia Gdańska, która miała… Przecież pan pamięta, kiedy walne Stoczni Gdańskiej ogłosiło upadłość,

a do tego jest upoważniony tylko zarząd. Może pan zobaczyć, kto wtedy sprawował władzę nad wolnym zgromadzeniem. Proszę pana, już mówiłem, że wygraliśmy proces, ale było za późno. Przyszedł pan Solorz, kiedy byliśmy już w upadłości, zainwestował i na każdym statku zarobił po 7 mln. Można? Bez Unii Europejskiej, bez dopłat. Wie pan, było trudno. Pan mówi: „Platforma, Platforma". Stocznia ma 160 hektarów. Do produkcji, jak powiedziałem, potrzeba było 20, może 25 hektarów, ale niech pan powie czterotysięcznej załodze, że pan przeniesie biuro projektowe tu, tamto tu. Od razu strajk. Byłem szefem związku, wiem, jak to boli. Co miał do tego Donald czy Maciek Płażyński? Nie mieli nic do tego, tak samo jak wy nie możecie sobie poradzić z górnikami. Czemu sobie nie radzicie? Dlatego że wolicie dostać pieniądze.

**Poseł Kacper Płażyński (PiS):**

Halo, mój tata nie był członkiem rządów Platformy. Mój tata odszedł z Platformy w 2003 r. Halo, panie pośle, nigdy nie był w rządzie Platformy.

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

Halo, był wojewodą gdańskim.

**Poseł Kacper Płażyński (PiS):**

Tak, był wojewodą gdańskim.

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

Był upoważniony przez Janusza Lewandowskiego do zajmowania się Stocznią Gdańską.

**Poseł Kacper Płażyński (PiS):**

Tak. I wykonywał też rozkazy zlecone po prostu wojewodzie.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Dziękuję.

**Poseł Kacper Płażyński (PiS):**

Muszę to panu tłumaczyć?

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Dziękuję bardzo.

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

Nie. Wiem, jak było, dlatego że byłem tam w środku.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Panowie…

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

W każdym razie oczywiście były różne błędy.

**Poseł Kacper Płażyński (PiS):**

Rozkazy, czyli polecenia służbowe na piśmie.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Dziękuję bardzo.

**Poseł Jerzy Borowczak (KO):**

Byłem w środku i wiem, jak to wyglądało.

**Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):**

Są w ojczyźnie rachunki krzywd. Omawianie sukcesów będzie tematem innego posiedzenia Komisji.

Zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny.

Zamykam posiedzenie. Dziękuję bardzo.